



Notitie

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Bijlage(n)

- 1 *Uitwerking
richtinggevende
principes*
- 2 *Gerelateerde notities*
- 3 *Kader NOVI (verkort)*

Versie 3
Datum 04042022
Betreft **Richtinggevende principes voor de inzet van IenW
op het gebied van verstedelijking en mobiliteit**

0. Woord vooraf

In deze notitie zijn een aantal principes uitgewerkt die richting geven aan de inzet van IenW bij de gebiedsgerichte aanpak van opgaven op het terrein van Verstedelijking en Mobiliteit. De notitie is opgezet als een handreiking aan IenW-ers die betrokken zijn bij gebiedstrajecten op dit terrein. De principes zijn gebaseerd op de leerervaringen die IenW tot nu toe heeft opgedaan. De notitie is een levend document, waar nieuwe ervaringen en inzichten in zullen worden verwerkt. Ook partijen buiten IenW worden nadrukkelijk uitgenodigd om hierin mee te denken. Voor vragen over de het gebruik van deze handreiking kan contact worden opgenomen met de 'penvoerders' van deze notitie, Sjouke Wieringa van DGMo (sjouke.wieringa@minienw.nl) en Erik Verroen van RWS (erik.verroen@rws.nl).

1. Aanleiding en doel

Aanleiding voor het opstellen van deze notitie is het werken in bereikbaarheidsprogramma's de afgelopen jaren en de behoefte vanuit IenW om een tussenbalans op te maken over inzet van IenW op het terrein van Verstedelijking en Mobiliteit: wat zijn de leerervaringen? tegen welke vragen en dilemma's lopen we aan? welke koers varen we daarbij als IenW? waar legt IenW zijn prioriteiten? hoe kan de verbinding worden gelegd met de inzet van andere departementen? Er zijn in de programma's al belangrijke stappen gezet om tot stedelijke verdichting en multimodale mobiliteit te komen. Maar er zijn ook nog veel vragen, onder meer rond de borging van het functioneren van de hoofdnetwerken voor weg, spoor en water in stedelijke gebieden en over de mate waarin het mogelijk is de vraag naar mobiliteit te beïnvloeden. Ook is het nog zoeken hoe IenW zijn rol als strategische gebiedspartner kan invullen en het integrale gesprek over de opgaven goed kan voeren.

Er spelen tal van samenhangende ontwikkelopgaven in stedelijke gebieden. Deze notitie richt zich vooral op de relatie tussen verstedelijking en mobiliteit. De centrale vraag daarbij is hoe we op een duurzame manier de toekomstige mobiliteit in stedelijke gebieden kunnen gaan organiseren. Op basis van de ervaringen tot nu toe zijn de vragen en dilemma's, waar IenW bij deze vraag

tegen aan loopt, vertaald in een aantal richtinggevende principes voor de inzet van IenW, gekoppeld aan de agenda's van andere departementen. Naast de ervaringen in de gebiedstrajecten is daarbij ook gebruik gemaakt van de resultaten van het project Gebiedsgerichte Uitwerking Mobiliteitsschets (GUS)¹ en de DGMO notitie over slimme verstedelijking en mobiliteit². Voor het samenbrengen van de principes in deze notitie zijn de afgelopen maanden een aantal gesprekken tussen sleutelspelers bij de beleidskern georganiseerd. Deze notitie schetst een eerste uitwerking van deze principes en draagt een aantal suggesties aan om de principes verder uit te werken en toe te gaan passen.

2. Aanzet richtinggevende principes

2.1 Beleidskaders

EU

Vanuit de EU wordt ingezet op slim, flexibel en adaptief mobiliteitssysteem. In de geactualiseerde TEN-T strategie en het EU Urban Strategy & Action Plan is deze ambitie vertaald in vijf doelstellingen, die ook richtinggevend zijn voor de organisatie van mobiliteit in stedelijke gebieden:

1. Veilige mobiliteit – Vision Zero 2050
2. Schone mobiliteit
3. Automatische voertuigen – Wereld leider positieve ambitie
4. Sociale mobiliteit – affordable, accessible and fair
5. Robuust mobiliteitssysteem

NOVI

De NOVI vormt het nationale uitgangspunt voor het ontwikkelperspectief van de stedelijke gebieden. In de NOVI zijn een aantal doelen, uitgangspunten en principes opgenomen, die richting geven aan de ontwikkeling van stedelijke gebieden van Nederland en aan de samenwerkingsopgaven die hier uit voort vloeien.

Doelen	Uitgangspunten	Principes
<ul style="list-style-type: none"> • Een klimaatbestendige delta; • Duurzaam, concurrerend en circulair; • Kwaliteit van leven in stedelijke en landelijke regio's; • Nabijheid en betrouwbare verbindingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • We werken als één overheid, samen met de samenleving; • We stellen de opgave(n) centraal; • We werken gebiedsgericht; • We werken permanent en adaptief aan de opgaven. 	<ul style="list-style-type: none"> • Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies; • Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal; • Afwentelen wordt voorkomen.

Deze doelen, uitgangspunten en principes zijn in de NOVI uitgewerkt in 21 nationale belangen, die voor een deel direct raken aan de opgaven voor IenW op het gebied van verstedelijking en mobiliteit:

¹ Gebiedsgerichte uitwerking van de schets mobiliteit 2040. Vuistregels voor de vijf MIRT-regio's; Studio Bereikbaar; juli 2021

² Slimme, duurzame mobiliteit als onderdeel van slimme, duurzame verstedelijking; DGMO; augustus 2021

1. Omdat IenW daar vanuit het Rijk de primaire verantwoordelijkheid voor heeft. Hier staan twee nationale belangen centraal:
 - NB 6: Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
 - NB 7: In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
2. Omdat IenW vanuit het Rijk een belangrijke bijdrage kan leveren. Dit zijn de bredere belangen in het fysieke domein die het werkveld van IenW raken, zoals:
 - NB 1: Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
 - NB 2: Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
 - NB 3: Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
 - NB 4: Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
 - NB 5: Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
 - NB 8: Het waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
 - NB 10: Het beperken van klimaatverandering
 - NB 14: Het waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid; inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit
 - NB 16: Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Met deze tweedeling in de inzet van IenW worden twee essentiële rollen van IenW op het terrein van Verstedelijking en Mobiliteit zichtbaar gemaakt:

1. Borger van nationale belangen
2. Constructieve gebiedspartner

Bij de uitwerking van deze rollen is het van belang dat binnen het Rijk andere departementen dan IenW primair verantwoordelijk zijn voor een aantal nationale belangen, waarvan de aanpak wel rechtstreeks van invloed is op het mobiliteitssysteem en de hoofdinfrastructuur in stedelijk gebied.

- NB 5: Het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
- NB 11: Het realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
- NB 12: Het waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
- NB 16: Het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
- NB 17: Het realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.

Door de nationale opgaven te verbinden is nadrukkelijk sprake van een Rijksbrede agenda, waarin ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit samenhangen en dus ook Rijksbrede afstemming noodzakelijk is, om eenduidig in de stedelijke regio's te kunnen acteren.

IenW

IenW onderschrijft het belang vitale en leefbare stedelijke gebieden voor Nederland³. De focus van de NOVI op het Stedelijk Netwerk Nederland is daarom ook voor IenW richtinggevend. De beleidsspeerpunten van IenW geven daarbij nadere richting aan de invulling van de twee onderscheiden rollen (borgen nationale belangen en gebiedspartner) en de daarmee aan de inzet en prioriteiten van IenW op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. Deze speerpunten worden op dit moment in de Mobiliteitsvisie verder uitgewerkt.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk



Vanuit deze speerpunten hebben voor IenW in de gebiedsprogramma's de volgende doelen een hoge prioriteit:

1. Multimodaal (deur-tot-deur) bereikbaar houden van steden en achterland voor iedereen
 - a. Met functionerende netwerken op zowel nationaal/regionaal/lokaal schaalniveau
 - b. Met optimale samenhang ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit
2. Voldoen aan randvoorwaarden milieu/klimaat en veiligheid (verkeersveiligheid, externe veiligheid, security)
3. Toekomstbestendig maken mobiliteitssysteem

Bij de inzet op de twee rollen is wederkerigheid voor IenW een belangrijk uitgangspunt. Waarbij Rijk en Regio elkaar bij de samenwerking in gebieden elkaar versterken en elkaar ruimte bieden voor het realiseren van hun doelen.

2.2 De redeneerlijn voor de richtinggevende principes

De richtinggevende principes geven een concrete invulling van de inzet van IenW op het gebied van verstedelijking en mobiliteit en de prioriteiten die IenW daarbij stelt. Voor de uitwerking van de principes wordt uitgegaan van een stapsgewijze redeneerlijn⁴, waarbij de bredere ruimtelijke ambities worden gekoppeld aan de inzet op het gebied van mobiliteit en netwerken:

³ Het 'narratief' van de 'virtueuze cirkel' waarin de kwaliteit, de aantrekkingskracht en de vitaliteit van stedelijke gebieden een elkaar versterkende cyclus gaan vormen

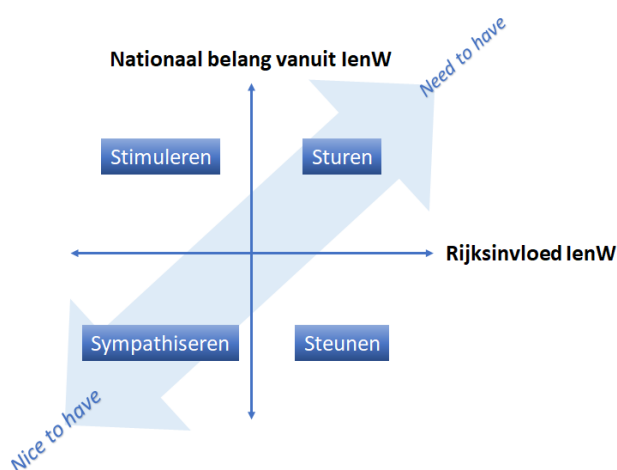
⁴ In de geest van eerdere benaderingen als de zevensprong van Verdaas en de 5 i's van IenW. De vijf i's hebben betrekking op Innoveren, Informeren, In stand houden, Inrichten, Infrastructuur. O.a. beschreven in "Meer bereiken: door een brede, gezamenlijke aanpak van bereikbaarheidsopgaven"; Ministerie van Infrastructuur en Milieu; Juli 2014. De zevensprong van Verdaas is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het

1. Het ontwikkelen van vitale, leefbare en inclusieve stedelijke gebieden is een integrale opgave
2. Voor het bereikbaar houden van stedelijke gebieden wordt allereerst ingezet op betere benutting en innovaties
3. De mobiliteit in stedelijke gebieden wordt multimodaal georganiseerd op verschillende schaalniveau's
4. De nationale hoofdnetwerken dragen naast hun bovenregionale functies ook bij aan de multimodale bereikbaarheid van stedelijke regio's
5. Verbeteren van de verkeersveiligheid en externe veiligheid is en blijft een noodzakelijke voorwaarde bij het organiseren van stedelijke mobiliteit

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

Met de twee eerder onderscheiden essentiële rollen van IenW (samen met andere departementen borgen nationale en internationale belangen enerzijds en gebiedspartner anderzijds) kan het krachtenveld worden geschetst waarbinnen de richtinggevendende principes nader kunnen worden geordend naar prioriteit voor IenW, in termen van 'need to have' (accent op (inter)nationaal belangen waar IenW voor aan de lat staat) en 'nice to have' (accent op bijdrage vanuit IenW aan brede maatschappelijke doelen). Dat leidt tot vier mogelijke rolinvullingen: sturen, stimuleren, steunen en sympathiseren - meedenken (zie Figuur 1). Op basis van deze type rollen kan ook verder worden uitgewerkt hoe een gelijkwaardig partnerschap in gebiedstrajecten op basis van wederkerigheid er voor IenW uit zou kunnen gaan zien.



Figuur 1 Rolinvulling IenW

2.3 Uitwerking richtinggevendende principes

In **bijlage 1** is een overzicht opgenomen van de onderscheiden richtinggevendende principes voor elk van de vijf stappen van de redeneerlijn. Onderstaande overzicht vat de principes samen, geordend naar de stappen in de redeneerlijn en de twee hoofdrollen van IenW op het terrein van Verstedelijking en Mobiliteit:

verkeer- en vervoerssysteem. Dit zijn: ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteits-management, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur. De systematiek is in 2005 bedacht door toenmalig Tweede Kamerlid prof. dr. C.J. (Co) Verdaas.

IenW als burger **nationale belangen:**

IenW als **constructieve gebiedspartner:**

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

1. Het ontwikkelen van vitale, leefbare en inclusieve stedelijke gebieden is een integrale opgave

b. De nationale hoofdnetwerken zijn cruciaal voor sterke stedelijke gebieden

f. Verbetering van de leefomgeving

g. Meer nadruk op verlagen milieubelasting naast handhaven milieunormen

a. Stedelijke bereikbaarheid moet bijdragen aan vitale, leefbare en inclusieve stedelijke gebieden

c. Nadruk op nabije locaties, met voldoende mogelijkheden voor ontsluiting

d. Locatiekeuzen toetsen op mobiliteitseffecten

e. Bewaken balans wonen en werken

h. Ruimte bieden voor de energietransitie

i. Vitale en leefbare stedelijke gebieden zijn inclusieve gebieden

Ons kenmerk

2. Voor het bereikbaar houden van stedelijke gebieden wordt allereerst ingezet op betere benutting en innovaties

a. Focus op benutten bestaande netwerken

b. Vraag beïnvloeding inzetten voor evenwichtig gebruik netwerken

c. Multimodale reisinformatie is cruciaal

e. Innovatiekansen gericht benutten

f. Betere benutting en innovaties dragen bij aan vergroening van mobiliteit en transport

d. Gebiedsgerichte organisatie van parkeren

3. De mobiliteit in stedelijke gebieden wordt multimodaal georganiseerd op verschillende schaalniveaus

c. Het bestaande hoogwaardige OV netwerk vormt de ruggengraat voor verstedelijking

e. Ketenmobiliteit draagt bij aan verminderen autodruk

a. Sturen op gewenste mobiliteitsprofielen voor elk type gebied en relatie

b. Primair inzetten op fietsen en lopen

d. Wegverkeer blijft belangrijk onderdeel van de multimodale mix

f. Stedelijke distributie vraagt gericht aanpak en aandacht voor rol vervoer over water

4. De nationale hoofdnetwerken dragen naast hun bovenregionale functies ook bij aan de multimodale bereikbaarheid van stedelijke regio's

a. Borgen functioneren hoofdnetwerken

b. Evenwichtige verdeling en versterking spoorcapaciteit

c. Versterken van de robuustheid van het hoofdwegennet

d. Herinrichting verkeersruimte is nodig

e. Fysieke herinrichting en ontwikkeling digitale voorzieningen lopen samen op

f. Netwerkontwikkeling koppelen aan gebiedsontwikkeling

g. Medegebruik areaal voor energietransitie

5. Verbeteren van de verkeersveiligheid en externe veiligheid is en blijft een noodzakelijke voorwaarde bij het organiseren van stedelijke mobiliteit

a. Verbetering van de verkeersveiligheid is randvoorwaardelijk

b. Vervoer van gevaarlijke stoffen vraagt gerichte afweging

- (cyber) security?

2.4 Invulling rol van IenW in stedelijke gebieden

Met behulp van de richtinggevende principes kan IenW zijn verschillende rollen in gebiedstrajecten al lerend verder gaan invullen:

1. Als burger van nationale belangen
 - a. Tijdig inbrengen nationale belangen op terrein IenW vanuit verschillende rollen en verantwoordelijkheden
 - b. Bijdragen aan integrale Rijksagenda's, samen met andere betrokken departementen (één Rijk). Onder meer de verbinding met BZK en de omgevingsagenda's is daarbij belangrijk
 - c. Voorwaarde scheppende instantie op het gebied van regelgeving
2. Als constructieve gebiedspartner
 - a. Gebiedsgericht werken beschouwen als het 'nieuw normaal' voor IenW: opgavegericht, integraal denkend, adaptief, bijdragen vanuit de doelen van IenW op het gebied van mobiliteit, werkend aan brede doelbereiking gebaseerd op het brede welvaart begrip, op effectiviteit en op inclusiviteit
 - b. Samenwerkingspartner zijn op basis van gedeelde doelen bij:
 - integrale ontwikkeling van plannen en programma's, investierend in goede relatie met andere actoren, met oog voor de inbreng van burgers en (semi) private organisaties als bedrijven.
 - in gecombineerde projecten, waar werk met werk kan worden gemaakt, bijvoorbeeld bij Instandhouding (beheer en onderhoud - vervanging en renovatie)
 - c. Als kennispartner, die zijn kennis inbrengt en meewerkt aan Joint Fact Finding. In het besef dat gedeelde facts en figures (en een daarop gebaseerde gemeenschappelijke 'taal') cruciaal zijn voor een succesvolle samenwerking
 - d. Als co-ontwikkelaar in deelgebieden met ruimte voor nieuwe financiële arrangementen ('samen op zoek naar geld')

3. Positionering en status notitie

Met de richtinggevende principes wordt een tussenbalans opgemaakt van de leerervaringen vanuit IenW in gebiedstrajecten op het terrein van Verstedelijking en Mobiliteit. De principes zijn bedoeld om nader richting te geven aan de inzet van IenW, in haar rol als mede burger van nationale belangen en als gebiedspartner. Zo'n richting bepaling is juist ook nodig in perioden waar de beschikbare middelen vanuit het Rijk schaars dreigen te worden. Ook zo'n situatie vraagt om heldere prioriteiten en een richtinggevend lange termijn perspectief.

De notitie is bedoeld als een hulpmiddel, een levend document dat werkende weg en in samenspraak met de gebiedspartners verder wordt uitgewerkt en aangescherpt. De principes zullen daarom ook nog collegiaal worden getoetst bij de gebiedspartners van IenW (BZK⁵, decentrale overheden etc.): hoe kijken zij tegen principes aan en hoe sluiten ze aan bij de richtlijnen - kaders die andere partijen hanteren?

⁵ BZK houdt in ieder landsdeel het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL). Het is de bedoeling dat er in ieder landsdeel uiterlijk in 2021 een Omgevingsagenda komt. Dat kan een plek zijn waar de grote woningbouwopgave aan de mobiliteitsopgave gekoppeld gaat worden. Overleggen hierover rond de 14 geselecteerde prioritaire locaties lopen reeds.

De uitgewerkte principes zijn dus niet bedoeld als beleidsnota, waarin keuzen en standpunten van IenW worden vastgelegd. Maar de notitie kan wel de basis gaan vormen voor de verdere ontwikkeling van de beleidskaders van IenW op dit terrein, waarbij het Regeerakkoord en de Mobiliteitsvisie in wording een centrale rol zullen gaan spelen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

De notitie is bedoeld voor alle IenW-ers bij de beleidskern en in de uitvoering, die betrokken zijn bij gesprekken rond Verstedelijking en Mobiliteit en bij de beleidsontwikkeling op dit terrein (denk aan de bereikbaarheidsprogramma's, Mobiliteitsvisie, Toekomstbeeld OV, Toekomstbeeld Automobilititeit, Goederenvervoeragenda, Fietsprogramma etc., maar ook aan trajecten met andere departementen zoals rond woningbouw en energie).

Bijlage 1: Uitwerking richtinggevende principes

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

1. Stedelijke bereikbaarheid moet bijdragen aan vitale, leefbare en inclusieve stedelijke gebieden en -netwerken. Dit is een integrale opgave

- a. Sterke stedelijke gebieden zijn van groot nationaal belang
Sociaal-economisch vitale en leefbare stedelijke gebieden, met een goede balans tussen ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en mobiliteit, zijn van nationaal belang. Er wordt bij stedelijke ontwikkeling ingezet op het zelfversterkend effect (opwaartse spiraal ofwel de 'virtueuze cirkel') van:
 - i. kwalitatieve verstedelijking via inbreiding en nabijheid,
 - ii. het aantrekken van meer inwoners en functies (versterken economie en stedelijkheid) en
 - iii. een groeiend stedelijk netwerk (versterken keuzevrijheid en agglomeratiekracht).
- b. De nationale hoofdnetwerken zijn cruciaal voor sterke stedelijke gebieden
De vitaliteit van stedelijke gebieden wordt sterk bepaald door hun positie in (inter)nationale stedelijke netwerken en door hun relatie met de niet stedelijke gebieden van Nederland. Een goede bovenregionale bereikbaarheid is dus cruciaal. Daarom dient het borgen van de bovenregionale functies van de hoofdnetwerken van weg, spoor en water integraal onderdeel te zijn van de verstedelijkingsplannen.. Het gaat daarbij vooral om het borgen van de bereikbaarheid op de assen tussen de stedelijke gebieden en op de internationale corridors. Verstedelijking langs zwaar belaste delen van de hoofdnetwerken voor weg en spoor is dan ook alleen mogelijk bij voldoende opvangmogelijkheden voor verkeersgroei op de hoofdnetwerken zelf en op de regionaal en stedelijk netwerken. Daar waar deze opvangmogelijkheden onvoldoende dreigen te zijn, dienen geloofwaardige alternatieven te worden ontwikkeld (alternatieve vervoerwijzen, vraag beïnvloeding etc.).
- c. Nadruk op nabije locaties, met voldoende mogelijkheden voor ontsluiting
De nadruk ligt op (binnenstedelijke) verdichting en nabijheid 'waar het kan' en aanvullende locaties buiten het centraal stedelijk gebied 'als dat nodig is'. Met zoveel mogelijk hergebruik van gebouwen en materialen. Bij locatieontwikkeling wordt daarbij de prioriteit gelegd bij bouwen rond knooppunten van OV op bestaande hoogwaardige OV netwerken (Transit Oriented Development), bouwen langs bestaande en nieuwe mobiliteitsassen waar nog capaciteit is of kan worden gerealiseerd en het stimuleren van het mengen van functies, mede gericht op het stimuleren van de '15 minuten stad'⁶. Gelet op de complexiteit en onzekerheden is de faseerbaarheid van de ontwikkelingen van locaties en hun ontsluiting een belangrijk aandachtspunt.
- d. Locatiekeuzen toetsen op mobiliteitseffecten
Locatiekeuzen worden vooraf expliciet getoetst op mobiliteitseffecten voor het regionale en het doorgaande verkeer. Deze effecten worden getoetst op netwerkbelastingen en op de expliciet gemaakte "mobiliteitsprofielen" van bewoners en bezoekers die per type gebied worden nagestreefd. De effecten voor goederenvervoer worden op vergelijkbare manier getoetst.
- e. Bewaken balans wonen en werken
Het is bij de afweging van locaties voor woningen en werkgelegenheid

⁶ Met essentiële (verblijfs)functies (wonen, werken, kinderopvang, gezondheidszorg, winkelen, recreëren) in de buurt

van belang de balans tussen wonen en werken goed te bewaken, zowel op lokaal, regionaal als landsdelen niveau. Een ruimtelijke onbalans kan veel extra mobiliteit oproepen ('frictiependel').

f. Verbetering van de leefomgeving

De verbetering van de leefomgeving moet samen opgaan met stedelijke groei. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt daarbij versterkt (sociaal veilig en duurzaam inrichten). Natuur in de stad krijgt meer ruimte. De vermindering van emissies (CO₂, Fijnstof, Stikstof) wordt zo veel mogelijk via bronmaatregelen en via zonering gerealiseerd (zero emission vervoer). Vooral voor het verminderen van de geluidshinder en ruimtedruk zijn aanvullende maatregelen nodig die ingrijpen op de mobiliteit zelf (autodruk verminderen in centraal stedelijke gebieden en woongebieden) en op de infrastructuur (ruimtelijke inpassing, snelheidsreductie en geluidswerende voorzieningen etc.).

g. Meer nadruk op verlagen milieubelasting naast handhaven milieunormen

Er wordt naast handhaving van bestaande wettelijke normen voor de maximale milieubelasting meer gestuurd op het verlagen van de milieubelasting tot gewenste niveaus onder de maximum normen, bijvoorbeeld op basis van WLO richtlijnen of als gevolg van de klimaatwet.

h. Ruimte bieden voor de energietransitie

Het is belangrijk om ruimte te creëren om energietransitie bevorderende maatregelen mee te nemen in de verstedelijkingsplannen. Met de nadruk op slimme en duurzame energie, door verminderen van energiebehoefte en door lokaal energie op te wekken en te gebruiken.

i. Vitale en leefbare stedelijke gebieden zijn inclusieve gebieden

Krachtige stedelijke gebieden hebben ook een duidelijke sociale component. Bij stedelijke ontwikkeling wordt daarom expliciet aandacht besteed aan de effecten op de mobiliteitsmogelijkheden voor specifieke groepen en gebieden. Sociale inclusiviteit en gelijke toegankelijkheid voor iedereen zijn belangrijke uitgangspunten waarop expliciet wordt getoetst.

2. Voor het bereikbaar houden van stedelijke gebieden wordt allereerst ingezet op betere benutting en innovaties

a. Focus op benutten bestaande netwerken

De capaciteit van de bestaande netwerken wordt zo goed mogelijk benut ('sweet your assets') met de inzet van dynamisch verkeersmanagement en route informatie, generiek en gericht op specifieke doelgroepen (lokaal – doorgaand; personen – goederen). Naast de technische maatregelen wordt de benutting van het wegaanbod ook versterkt door waar nodig het fysieke wegprofiel en het snelheidsprofiel aan te passen voor meer mogelijkheden voor dynamisch weggebruik (zoals plusstroken, aanpassen weefvakken en inrichten op- en afritten).

b. Vraag beïnvloeding inzetten voor evenwichtig gebruik netwerken

Via vraag beïnvloeding wordt het gebruik van de netwerken gereguleerd om overbelasting te voorkomen (spitspreiding, modal shift, meer activiteiten vanuit huis etc.). Hierbij is het verminderen van mobiliteit geen doel op zich. Mobiliteit is een groot goed maar loopt tegen zijn grenzen aan in bepaalde situaties. Voor de gewenste vraag beïnvloeding wordt een toegesneden pakket aan maatregelen ontwikkeld op nationaal en regionaal niveau. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in 'harde' sturende maatregelen (parkeerheffingen en -restricties, betalen naar gebruik, gebiedsvergunningen etc.) en 'zachte' stimulerende maatregelen

(thuiswerken, online winkelen, spitsspreiding, slim reizen etc.). Bij de vraag beïnvloeding wordt naast benutting ook gestuurd op de verduurzaming van het gedrag van reizigers en in het goederenvervoer.

c. Multimodale reisinformatie is cruciaal

Reisinformatie is een belangrijk onderdeel voor de beïnvloeding van de mobiliteitsvraag en de routekeuzes. Goede actuele reisinformatie vraagt om het delen van publieke en private data, om reizigers te informeren, bedrijven te faciliteren en overheden te ondersteunen bij het maken en evalueren van beleid.

d. Gebiedsgerichte organisatie van parkeren

Regulering van parkeren vraagt om een samenhangende gebiedsgerichte aanpak, die zowel lokaal (rond nieuwbouw als bestaande bouw) als regionaal (parkeren op afstand, parkeren bezoekers aan rand van centraal stedelijk gebied) aangrijpt. In de centraal stedelijke gebieden (zeg binnen de ringwegen) ligt de nadruk op het reduceren van parkeren om de autodruk te kunnen verminderen. Buiten deze gebieden wordt parkeren in de stedelijke gebieden gereguleerd om efficiënt aan de behoeften te voldoen.

e. Innovatiekansen gericht benutten

De kansen voor innovaties op gebied Smart Mobility worden zo veel mogelijk benut als ze bijdragen aan het bereiken van de doelen op het gebied van Verstedelijking en Mobiliteit. Er wordt onderscheid gemaakt in innovaties op het gebied connectiviteit en automatisering (CCAD⁷), platformdiensten (MaaS⁸), deelconcepten (ook als onderdeel van nieuwbouwplannen) en nieuwe modaliteiten (Light Electric Vehicles, luchtverkeer voor stedelijke distributie etc.). De kansen voor deze innovaties op kortere en langere termijn worden expliciet gemaakt en uitgewerkt in concrete maatregelen die opgenomen kunnen worden in gebiedsprogramma's. Daarbij worden alleen maatregelen meegenomen waarvan de effecten onderbouwd kunnen worden ingeschat.

f. Betere benutting en innovaties dragen bij aan vergroening van mobiliteit en transport

De inzet is op een koppeling van stedelijke bereikbaarheid met de transitie naar groene en slimme mobiliteit. Dit draagt direct bij aan een betere bereikbaarheid, betere benutting en het versterken van de leefbaarheid. Daarnaast is het belangrijk koppelkansen te benutten, bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering en energievoorziening. Ook kan vanuit de netwerken bij worden gedragen aan het bevorderen van zero emission vervoer als elektrisch rijden en waterstof, bijvoorbeeld via laadvoorzieningen, doelgroep stroken en betalen naar gebruik.

3. De mobiliteit in stedelijke gebieden wordt multimodaal georganiseerd op verschillende schaalniveau's

a. Sturen op gewenste mobiliteitsprofielen voor elk type gebied en relatie

Voor alle te onderscheiden gebiedstypen en relaties in stedelijke gebieden wordt gezamenlijk door de betrokken partijen expliciet vastgesteld wat de gewenste mobiliteitsmix is en welke bereikbaarheidseisen daarbij aan de verschillende modaliteiten worden gesteld. IenW zet in op multimodale maatregelenpakketten en niet op individuele mono modale maatregelen. Op hoofdlijnen is de inzet daarbij als volgt:

⁷ Connected, Cooperative and Automated Mobility

⁸ Mobilty as a Service

- i. In centraal stedelijke gebieden (vooral binnen de ringwegen) ligt de nadruk op voetganger, fiets en OV.
 - ii. In stedelijke gebieden buiten dit centraal stedelijk gebied wordt ingezet op een brede mix van modaliteiten (voetganger, fiets, auto en OV).
 - iii. Op de bovenregionale relaties tussen, van en naar de stedelijke gebieden is de inzet op een multimodaal systeem van auto (vooral de langere kris kras relaties), op OV (vooral op de centrale assen) en op de (fiets op de middenafstanden, waarbij de grote actieradius van de elektrische fiets (10-15 km) wordt benut.
 - iv. Het slim gebruik van verschillende modaliteiten en de deelmogelijkheden daarbij kan in alle gebieden worden versterken door het verbreden van het aanbod (LEV's, deelvoertuigen etc.) en het versterken van platformdiensten (MaaS).
- b. Primair inzetten op fietsen en lopen
Voor de kortere (tot 5 km) en middellange afstanden (tot 15 km) ligt de nadruk op het gebruik van active modes (elektrisch) fietsen en lopen. Lopen en fietsen worden maximaal gestimuleerd op korte afstanden, o.a. door voorzieningen voor fiets parkeren. Regionale fietsnetwerken worden versterkt, waar nodig ook via grootschaligere ingrepen om door de hoofdnetwerken opgeworpen barrière werking te verminderen.
- c. Het bestaande hoogwaardige OV netwerk vormt de ruggengraat voor verstedelijking
Bij het ontwikkelen van nieuwe locaties ligt de nadruk op bestaande hoogwaardige OV verbindingen. Waar nodig wordt de kwaliteit en capaciteit van deze bestaande netwerken versterkt. Flexibiliteit en effectiviteit staan voorop. Alleen als het effectief kan, wordt grootschalig geïnvesteerd in OV infrastructuur voor nieuwe railverbindingen of hoogwaardige busverbindingen. De afweging voor het versterken of uitbreiden van het netwerk begint bij de gewenste kwaliteit, capaciteit en ontwikkelmogelijkheden van de netwerken, niet bij de systeemkeuze voor spoor, rail of HOV bus. Flexibiliteit betekent faseerbaar en divers. En bij de gewenste 'schaalsprong' gaat het dus niet alleen om het ontwikkelen van grootschalige collectief vervoer voorzieningen (vaste infrastructuur, vaste langjarige concessies, kostbare transportmiddelen).
- d. Wegverkeer is en blijft een belangrijk onderdeel van de multimodale mix
Het wegennet wordt zo ingericht dat het optimaal kan bijdragen aan de gewenste mix van modaliteiten in verschillende type gebieden. Belangrijke uitdagingen zijn om bij te dragen aan het verminderen van de autodruk op centraal stedelijke gebieden (vanwege leefbaarheid en efficiënt ruimtegebruik), het borgen van de autobereikbaarheid, vooral buiten het centraal stedelijke gebied (waar de auto een groot aandeel in de mobiliteitsmix zal behouden) en het garanderen van een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer. Er is een expliciete strategie nodig in stedelijke gebieden om het autoverkeer te managen, de vraag af te kunnen stemmen op de grenzen in het mobiliteitssysteem en het aanbod daarop af te stemmen.
- e. Ketenmobiliteit draagt bij aan verminderen autodruk
Multimodale ketenmobiliteit draagt bij aan het verminderen van de (vracht)autodruk op stedelijke gebieden. De overstap van auto op 'stadsvriendelijke' modaliteiten wordt bevorderd door het gezamenlijk ontwikkelen van multimodale hubs, op aantrekkelijke plekken met voldoende vervoermogelijkheden, voor personenvervoer en voor

goederenvervoer. Daarbij wordt een mix van typen hubs⁹ gerealiseerd op verschillende schaalniveau's (van buurten tot landsdelen en van stedelijke goederenhubs tot regionale multimodale 'cityports'). Hierbij wordt ook het concept van parkeren op afstand uitgewerkt. Hubs voor deelmobiliteit worden geïntegreerd in wijkcentra en waar mogelijk gekoppeld aan pakkethubs en gedecentraliseerde energie hubs. De kansrijke hubs voor personenvervoer en goederenvervoer worden expliciet in beeld gebracht en op hun haalbaarheid onderzocht.

f. Stedelijke distributie vraagt om gerichte aanpak en aandacht voor rol vervoer over water

In samenhang met de inzet op hubs wordt een gezamenlijke ontwikkelstrategie uitgewerkt om de stedelijke distributie duurzaam en effectief te organiseren en worden de mogelijkheden voor vervoer over water in stedelijk gebied in kaart gebracht, als onderdeel voor de mix van modaliteiten voor distributie, aan- en afvoer. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar innovaties op het gebied van automatisering, vervoer door de lucht (drones) etc.

4. De nationale hoofdnetwerken dragen naast hun bovenregionale functies ook bij aan de multimodale bereikbaarheid van stedelijke regio's

a. Borgen functioneren hoofdnetwerken

Het blijvend goed functioneren van de nationale hoofdnetwerken voor spoor, weg en waterweg vormt een belangrijk uitgangspunt, ook in stedelijke gebieden. De effecten van verstedelijking op het toekomstig functioneren van de hoofdnetwerken moeten dus in samenhang en vroegtijdig worden bekeken. De 'topcorridors' voor goederen verdienen hierbij speciale aandacht, omdat die enerzijds van grote (inter)nationale betekenis zijn en anderzijds voor een belangrijk deel de stedelijke gebieden doorkruisen. Dat zijn dus ook bij uitstek plekken waar stedelijke opgaven en nationale opgaven elkaar raken ('botsende schaalniveau's').

b. Evenwichtige verdeling en versterking spoorcapaciteit

Bij het spoor wordt expliciet gemaakt hoe de ruimte op het spoor wordt verdeeld tussen doelgroepen (doorgaand, regionaal, lokaal, goederen) en wat dit betekent voor capaciteitsopgaven en verstedelijkingsmogelijkheden¹⁰.

c. Versterken van de robuustheid van het hoofdwegennet

Voor het hoofdwegennet in en naar stedelijke gebieden wordt ingezet op het versterken van een robuuste netwerkopbouw, waarbij het bestaande netwerk wordt geoptimaliseerd voor een evenwichtig en betrouwbaar functioneren. Evenwicht betekent vooral het versterken van de veerkracht (resilience) van de netwerken, door het aanpakken van zwakke schakels, die discontinuïteiten in de capaciteit vormen op trajecten in en tussen de stedelijke gebieden. Betrouwbaar betekent het borgen van voldoende rek in het netwerk (redundantie) voor het opvangen van fluctuaties in de vraag en incidenten, zowel kleinere incidenten als grootschalige disrupties die ontstaan door het uitvallen van delen van het netwerk als gevolg van

⁹ Met onderscheid in buurthubs, stadshubs, transferia, agglomeratiehubs en hubs op de assen tussen de stedelijke gebieden

¹⁰ Spoorprojecten kennen een lange ontwikkeltijd. De inzet is om de woningbouwopgave tot 2030 met name te koppelen aan stations waar tot 2030 nog transfercapaciteit is. De woningbouwopgave voor 2040 kan gekoppeld worden aan de spoor- en stationsprojecten voor 2040 (TBOV 2040).

grote calamiteiten, achterstallig onderhoud, werkzaamheden en-of verstoringen door klimaatverandering (klimaatbestendigheid). Bij de versterking van de robuustheid van het hoofdwegennet spelen de stedelijke ringwegen en de samenhang en verknoping met het regionale en lokale wegennet een grote rol.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

d. Herinrichting verkeersruimte is nodig

Het accent in stedelijke gebieden verschuift van het uitbreiden van het netwerken naar het beter benutten van de bestaande verkeersruimte. Uitbreidingsmogelijkheden zijn immers schaars en duur, de toekomstige gebruikseisen zijn ook onzeker. De uitdaging is dan ook om binnen de bestaande verkeersruimte in stedelijke gebieden meer capaciteit en flexibiliteit te realiseren om de verwachte groei van het verkeer en de verschuiving van het stedelijke verkeer naar het hoofdwegennet op te vangen (daar waar dat gewenst en mogelijk is). Daarbij wordt niet gedacht vanuit 'voldoen aan de vraag', maar vanuit grenzen stellen aan de groei: waar willen en kunnen we welke toekomstige verkeersvraag nog accommoderen? De beoogde herinrichting ('redesign') wordt gericht met de gebiedspartners samen uitgewerkt op de volgende onderdelen:

- i. Het wegennetwerk wordt meer gedifferentieerd ingericht naar de specifieke functie (doorgaand, extern, lokaal) van de trajecten, waarbij de eisen aan de bovenregionale functie van het netwerk expliciet worden gemaakt en worden geborgd. De fysieke opbouw en vormgeving van het netwerk en het netwerkmanagement worden hierop aangepast.
- ii. Bij combinatie regionale en boven regionale gebruiksfuncties verdient het flexibel combineren van verschillende functies in het dwarsprofiel (vervlechten) de voorkeur om maximaal de verkeersruimte te benutten en hierbij flexibel in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen in het gebruik en techniek. Daar waar we tegen de grenzen van vervlechten aanlopen (verdringing door overbelasting, veiligheid, kwetsbaarheid) wordt de stap naar ontvlechten (fysiek scheiden doorgaand verkeer van bestemmingsverkeer binnen het dwarsprofiel van de weg) of ruimtelijk uiteenleggen, denk aan dubbele ringen (bijv. A5 – A10) of dubbele verbindingen op assen tussen stedelijke gebieden (bijv. A4 – A13)).
- iii. De weginrichting en het verkeersmanagement wordt zo doorontwikkeld dat de capaciteit op het hoofdwegennet zo dynamisch mogelijk naar tijd en plaats kan worden toegewezen aan specifieke doelgroepen (zoals hoogwaardig OV, auto's met hoge bezettingsgraad, MaaS gebruikers, deelauto's, stedelijke distributie etc.).
- iv. Snelheidsregimes worden meer aangepast aan de functie van de weg. Voor regionaal en stedelijke gebruik staat de doorstromingscapaciteit centraal (aantal voertuigen dat per uur kan worden afgewikkeld), niet de snelheid die de gebruiker daarbij kan behalen. Als door snelheidsverlaging de capaciteit kan worden vergroot en de hinder kan worden verminderd (principe van een 'stadsautosnelweg'), dan is dat voor dit type gebruik prima. Voor het doorgaande verkeer is het borgen van voldoende snelheid wel belangrijk.
- v. Kansen voor het koppelen van netwerkoptimalisaties aan de instandhouding worden maximaal benut. De hoofdnetwerken staan de komende jaren voor een grootschalige vervangings- en renovatie

opgave. Dat biedt kansen om aangepaste eisen aan de functies van de weg mee te nemen in scope van de werkzaamheden die al zijn gepland. Dat kan zeer effectief zijn, maar vereist ook voldoende ruimte in de scopebepaling van de projecten om hierop in te kunnen spelen.

- e. Fysieke herinrichting en ontwikkeling digitale voorzieningen lopen samen op
Ontwikkeling van digitale voorzieningen voor het 'verslimmen' van netwerken maakt onderdeel uit van de ontwikkelstrategie en fysieke herinrichting van de hoofdnetwerken. Het gaat hierbij om het opzetten nationaal data 'landschap' voor gekoppelde informatie, monitoring, en het faciliteren van open platformdiensten¹¹, maar ook het vanuit de netwerken ondersteunen van de automatisering van de rijtaak vanuit de infrastructuur en instrumenten voor proactief en doelgroepgericht dynamisch verkeersmanagement.
- f. Netwerkontwikkeling koppelen aan gebiedsontwikkeling
Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de zones van de hoofdnetwerken is integraal onderdeel van netwerkontwikkeling (verbeteren inpassing van de netwerken in hun stedelijke omgeving, bevorderen meervoudig ruimtegebruik). Aandachtspunt hierbij zijn de kosten en baten die hiermee samenhangen en bij welke stakeholders deze 'neerdalen'. Dit vraagt om integrale programma's voor infrastructuur- en gebiedsontwikkeling en het voorkomen van versnippering in losstaande 'postzegelplannen'.
- g. Medegebruik areaal voor energietransitie
Waar het kan worden de mogelijkheden voor 'vergroening' van de hoofdnetwerken (energie, biodiversiteit etc.) benut, door ruimte te bieden aan activiteiten van derden of door zelf initiatieven te nemen. Hierbij dienen wel heldere prioriteiten te worden gesteld, omdat de verkeersruimte schaars is en er bij ruimteclaims voor andere functies voldoende ruimte blijft voor de primaire verkeersfuncties van de netwerken om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en eisen.

5. **Verbeteren van de verkeersveiligheid en externe veiligheid is en blijft een noodzakelijke voorwaarde bij het organiseren van stedelijke mobiliteit**

- a. Verbetering van de verkeersveiligheid is randvoorwaardelijk
De voortgaande verbetering van de verkeersveiligheid blijft een belangrijke voor organisatie van mobiliteit in stedelijke gebieden (noodzakelijke voorwaarde). Alle gebiedsprogramma's worden daarom expliciet getoetst op hun effecten op verkeersveiligheid, gebaseerd op een systematische risicoanalyse. Vooral de opgaven op N-wegen dienen daarbij expliciet in kaart te worden gebracht, voortbouwend op de analyse die op dit punt in de IMA¹² zijn gemaakt. Daaraan gekoppeld worden concrete verkeersveiligheidsmaatregelen uitgewerkt, met specifieke aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en het benutten van nieuwe technologieën.
- b. Vervoer van gevaarlijke stoffen vraagt gerichte afweging
Het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft grote gevolgen voor de

¹¹ Zo zullen data scharing en data platforms een steeds grotere rol gaan spelen in het organiseren van multimodale (keten)mobiliteit in stedelijke gebieden.

¹² Integrale MobiliteitsAnalyse (IMA); IenW; 2021

omgeving. Er moet ruimte blijven voor vervoer van gevaarlijke stoffen op specifieke relaties, of er moeten alternatieven kunnen worden geboden (bijvoorbeeld buisleiding transport). Consequenties van verstedelijking voor de externe veiligheid moeten dus in kaart worden gebracht en vragen om een expliciete aanpak gericht op verandering (modal shift), vermindering (rerouting) en/of risicobeheersing (ruimtelijke inrichting).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

Bijlage 2: Overzicht gerelateerde notities

- NOVI
- Gebiedsgerichte programma's
- Schets Mobiliteit 2040
- RWS Gespreksnotitie Stedelijke Bereikbaarheid
- Toekomstbeelden Fiets, Wegen, OV
- Essay DGMO Stedelijke bereikbaarheid
- Basisplan Nationaal Groeifonds
- RLI advies integraal bereikbaarheidsbeleid
- Trends & Transitie van de planbureaus
- Nieuwe Mobiliteitsvisie
- Integrale MobiliteitsAnalyse (IMA)
- CRa: Enorm veel keuze ongelofelijk dichtbij (2019)
- CRa: Nu of Nooit (Daan Zandbelt)
- Rapport Mobiliteitsalliantie

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

Bijlage 3: Kort overzicht NOVI inzet

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Nationale opgaven

Ons kenmerk

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Gebiedsopgaven

NOVI-gebieden kennen een grote bovenregionale opgave.

Drie generieke afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

De volgende gebieden kennen een grote impact op de fysieke leefomgeving:

- Havengebieden van Rotterdam en Amsterdam;
- Landelijke gebieden De Peel en het Groene Hart

Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking en erfgoed speelt vooral in:

- Groningen en regio Zwolle;
- grensoverschrijdende gebieden Zuid-Limburg,
- Zeeuws-Vlaamse Kustzone.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

